

Zastava 1100 1976–83

MOTORNYTT fredag 13 december

Föregående torsdag 12 december

1. **Nevs skjuter upp nyrekrytering av personal**
2. **Så röstade partierna om nya bensinskatten 2020**
3. **Rabattkriget igång – spara 40 000 på din nästa bil**
4. **Nu får Jaguar I-Pace längre räckvidd**
5. **Hyundais 5-års plan: investerar 500 miljarder kronor i elbilar och vätgasbilar**
6. **BMW backar om Carplay-systemet**
7. **Citroën C4 Cactus ersätts av volymbil med eldrift**
8. **Chevrolet Corvette Stingray C8 säljs med lockpris, prishöjning att vänta 2021**
9. **Porsches hemliga test med fyra elmotorer: "Går som på räls"**
10. **Nya Nissan Qashqai blir hybrid och laddhybrid**
11. **Komfortabel och nyladdad hybrid**
12. **Prov: Alpine A110S allvarlig körglädje**
13. **Aston Martin kan få nya ägare – F1-teamägaren Lawrence Stroll pekas ut**
14. **Ford gör bildelar av skal från kaffebönor**
15. **Coca-Cola testar självkörande lastbilar**
16. **"Greta är både galen och farlig"**
17. **Filmtrailer: Se James Bond i ”No Time To Die” med nya och gamla bilar**
18. **Skrytbilen som finbil**
19. **Grattis Buick LeSabre!**

NyTeknik

1. Nevs skjuter upp nyrekrytering av personal

TT 2019-12-04 12:15

Nyanställningen av flera hundra personer vid Nevs i Trollhättan skjuts ut. Nevs skulle börja bygga elbilar åt det tyska bolaget Sono Motors hösten 2020. Men bolaget har fått ekonomiska problem och byggstarten skjuts fram ett år, rapporterar Sveriges Radio Ekot.



Elbilsbolaget Sono Motors beslut att flytta fram produktionsstarten i Trollhättan med ett år, till september 2021, påverkar Nevs planer att rekrytera ny personal även om konsekvenserna inte blir så dramatiska.

– Nyanställningarna skjuts på framtiden. Det vi hade tänkt göra längre fram gör vi ännu längre fram, säger Nevs kommunikationschef Fredrik Fryklund till TT.

Han beklagar förseningen.

– Det är framförallt på produktionssidan vi hade behövs rekrytera personal. Tanken där var att vi kunde hjälpa till i Trollhättan där det finns ungdomar som inte kommit in på arbetsmarken och många nysvenskar som kanske inte är så duktiga på språket. Det skulle kunna vara ett värdefullt tillskott på arbetsmarknaden. På det sättet är det bara att beklaga att det blir en förseningen, säger Fryklund.

Nytt kapital

Det tyska bolaget behöver få in motsvarande runt en halv miljard kronor fram till nyår, annars är risken stor att det inte blir någon bilproduktion i Trollhättan alls, enligt Jona Christians, vd för Münchenbaserade Sono Motors.

Det nya målet är nu att den första tyska bilen ska rulla ut från i Trollhättefabriken i september 2021 och att serieproduktionen ska dra igång i början av 2022, enligt ett dokument Ekot tagit del av.

Gör väldigt ont

– Det gör väldigt ont. Det är ett års försening nu. Det gör mycket ont för oss, säger Jona Christians till radion.

Enligt de planer som presenterades i april i år skulle totalt 260 000 bilar byggas under en åttaårsperiod, där Nevs ska använda sig av hundra procent förnyelsebar energi under tillverkningen. Vid sidan av den tillverkningen planerar Nevs att med start 2022 tillverka sina egna elbilar i fabriken, runt 40 000 per år.

Fredrik Fryklund är inte orolig för de konsekvenser som beslutet får för Nevs.

– Vi står inte och faller med om vi får den här tillverkningen eller inte, säger han.

2. Så röstade partierna om nya bensinskatten 2020

Redaktören bytbil 2019-12-06

”Tonläget och attityden har förändrats”



Nu är bensinskatten för nästa år klubbad och klar i riksdagen.
Det blir en höjning med 15 öre vid pumpen – då skatten både sänks och höjs från 1 januari.
– Det var väntat, jag ser det som ett framsteg, för första gången på många år sker en officiell sänkning, säger Bensinupprorets ledare Peder Blohm Bokenhielm.

I veckan hade riksdagen omröstning om bensinskatten, som varit en av de hetaste frågorna i opinionen under 2019. Som väntat gick förslaget i höstbudgeten igenom, vilket innebär att den ordinarie skatten sänks, men det sker ändå en indexuppräkning av skatten. I praktiken blir det 15 öre dyrare bensin vid pumpen. Hade inte sänkningen skett hade höjningen blivit 30 öre.

Regeringspartierna S och MP samt samarbetspartierna Centern och Liberalerna röstade samtliga för den nya skatten. Även Vänstern röstade för. Moderaterna och Sverigedemokraterna röstade mot och ville i stället ha en sänkning av skatten med en krona. Kristdemokraterna lade ner sina röster.

Facebookgruppen Bensinupproret hade inför omröstningen kampanjat för moderaternas motion om en kronas skattesänkning, som inte fick gehör, men ser ändå omröstningen som ett framsteg för det folkliga upproret.

– Det var ju ganska väntat. Det som inte var väntat var att kristdemokraterna inte tog ställning utan la ner sina röster, de vill se att överindexering av skatten försvinner. Det ser jag som ett framsteg. Det är första officiella sänkningen av skatten på många år, vi märker att tonläget och attityden har förändrats, säger Peter Blohm Bokenhielm.

Bensinupproret anser, inte helt oväntat, att högre bensinskatter inte är ett bra styrmedel för att få svenskarna att köra bil på ett mer klimatsmart sätt.



– De pratar om att bilismen står för 30 procent av koldioxidutsläppen och att beskattningen borde vara högre. Men varför fokuserar vi inte mer på de andra 70 procenten som till stor del är industri? Det borde vara mer fokus på flyg, industri och båttrafik. Vi bilister betalar två kronor per kilo i skatt, medan industrin betalar 20 öre per kilo, säger Bokenhielm.

Han menar också att Bensinupproret har missuppfattats i vissa delar. I några frågor tycker de faktiskt likadant som Miljöpartiet.

– Det är en missuppfattning att vi bara förespråkar fossila bränslen, att vi bara vill ha lägre bensinpriser och mer fossila bränslen. Vi vill ha ett alternativ till elbilar, med olika biobränslen. Drivmedlen har i dag en överbeskattning på 30 procent och vi vill ha en sänkning med 10 procentenheter per år i tre år. Vi tror att de 21 skattemiljarderna kan komma in från andra håll om skatten sänks.

Skattehöjningen på 15 öre på bensin träder i kraft från 1 januari och innebär även att inblandningen av biobränslen ökar, då reduktionsplikten ökar till 4,2 procent. Dieseln höjs med cirka 13 öre vid pump.

Här kan du se riksdagens debatt om bränsleskatterna

Förändringar av skattesatser den 1 januari 2020 jämfört med skattesatser den 1 juli 2019 (öre per liter, exkl. moms)

Energislag	Bensin miljöklass 1	Diesel miljöklass 1
KPI-indexering koldioxidskatt	5	4
KPI-indexering energiskatt	7	4,2
BNP-indexering (+ 2.p.e läggs på energiskatt)	13	9,3
Sänkt koldioxidskatt	-8	-3
Sänkt energiskatt	-5	-6,3
Summa	**12**	**8,2**

3. Unik granskning: Rabattkriget igång – spara 40 000 på din nästa bil

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-06, 06:06, uppdaterad 2019-12-06, 10:45

Bilhandlarna slåss om köparna innan skattechocken slår till. Här är bilmärkena som ger dig mest rabatt.



BMW 5-serie är en av modellerna med störst rabatter just nu, visar vår granskning.

- ✔ Märkena och modellerna med mest rabatt
- ✔ Här har du störst fyndchans
- ✔ Bensin mot diesel och el: Här är rabatterna störst

Det råder fullt rabattkrig hos många av Sveriges bilhandlare. Anledningen är att försäljningen av nya bilar förmodligen kommer rasa nästa år, när fordonsskatten för nästan alla bensin- och dieselbilar blir betydligt högre än idag.

Anledningen är att fordonsskatten nästa år baseras på hur mycket bilarna släpper ut enligt den nya WLTP-körcykeln. Eftersom den är hårdare och mer realistisk än den gamla och tillåtande NEDC-körcykeln får bilarna högre utsläppssiffror – och därmed högre fordonsskatt.

En unik granskning auto motor & sport gjort av samtliga bilar till salu just nu på Blocket visar att bilhandlarna lockar med rejäla rabatter. Bilar som är nedsatta i pris har en snittrabatt på hela 34.000 kronor.

Bensinbilar är i snitt nedsatta med 7,6 procent eller 30.800 kronor. Dieselbilar, som förutom högre fordonsskatt nästa år har fått dåligt rykte efter dieselskandalen, är nedsatta med i snitt 8,5 procent eller 39.000 kronor.



Snittrabatten för en Volvo XC60 är 31 000 kronor, visar vår granskning.

Allra mest rabatt får Jaguarköparna där prissänkningen i snitt ligger på 9,5 procent. I pengar är det hela 55.000 kronor i rabatt per bil. Även Mercedes, BMW och Volkswagen kör ordentliga rabatter på mellan åtta och nio procent.

Pratar vi pengar istället för procent ligger Porsche och Land Rover bäst till i rabattracet med genomsnittliga prissänkningar på 113.000 respektive 80.000 kronor.

Störst chans till rabatt har du med bensin- och dieseldrivna bilar som stått hos bilhandlaren ganska länge. Vi har till exempel hittat en BMW 530i xDrive med M Sport-paket som är nedsatt med nästan 160.000 kronor, en Mercedes C 220d med 118.000 kronor i rabatt och en Audi RS4 Avant som är nedsatt 223.000 kronor.

I den här granskningen har vi koncentrerat oss på personbilar, men rabatterna för transport-bilar och yrkesfordon är ofta betydligt högre. Volkswagen har till exempel flera Transporter ute på annons med nästan 30 procent rabatt, vilket motsvarar 280.000 kronor.

Mest rabatt i kronor på bensinbilar

Bränsle	**Rabatt i kr**	**Rabatt i %**
Bensin	60 350:–	–7,6%
Diesel	38 972:–	–8,4%
El	29 456:–	–7%
Hybrid	37 897:–	–7,3%

Suvar mest svårprutade i procent

Biltyp	**Rabatt i kr**	**Rabatt i %**
Yrkesfordon	38 692 kr	–9,5%
Sedan	49 676 kr	–8,2%

Familjebuss	28 463 kr	−8,2%
Cab	59 949 kr	−8,0%
Coupé	66 405 kr	−8,0%
Kombi	34 145 kr	−7,8%
Halvkombi	22 629 kr	−7,6%
Suv	30 515 kr	−7,3%



Volkswagen e-Golf är nedsatt med 40.000 kronor inför premiären av efterföljaren ID 3.

Hela listan: Märke för märke

Märke	Rabatt i kr	Rabatt i %
Alfa Romeo	29 078 kr	−5,9%
Audi	43 820 kr	−7,6%
BMW	54 980 kr	−7,9%
Chevrolet	90 071 kr	−9,8%
Citroën	21 151 kr	−8,0%
Dacia	8 018 kr	−6,2%
Dodge	46 331 kr	−5,7%

Fiat	17 714 kr	−9,1%
Ford	27 150 kr	−7,9%
GMC	62 500 kr	−7,3%
Honda	17 870 kr	−6,3%
Hyundai	21 645 kr	−6,8%
Iveco	120 622 kr	−19,3%
Jaguar	55 446 kr	−9,5%
Jeep	29 765 kr	−7,6%
Kia	22 738 kr	−7,0%
Land Rover	80 022 kr	−8,3%
Maserati	69 000 kr	−5,0%
Mazda	18 319 kr	−6,3%
Mercedes	46 432 kr	−9,1%
Mini	24 820 kr	−7,1%
Mitsubishi	30 455 kr	−8,8%
Nissan	23 761 kr	−7,6%
Opel	22 910 kr	−8,8%
Peugeot	19 321 kr	−6,7%
Porsche	113 436 kr	−8,5%
Renault	24 243 kr	−8,2%
Seat	17 576 kr	−7,1%
Skoda	19 108 kr	−6,5%
Subaru	25 000 kr	−8,3%
Suzuki	16 231 kr	−7,4%
Toyota	14 944 kr	−6,5%
Volkswagen	38 096 kr	−8,8%
Volvo	32 082 kr	−6,4%

Hela listan: Modell för modell

Märke	Modell	Rabatt i kr	Rabatt i %
Alfa Romeo	Giulia	23 550 kr	−5,2%
	Stelvio	31 842 kr	−6,3%
Audi	A1	17 920 kr	−7,3%
	A3	17 286 kr	−6,0%
	A4	32 735 kr	−7,5%
	A5	30 938 kr	−5,5%
	A6	38 435 kr	−7,0%
	A7	55 933 kr	−6,7%
	Q2	24 156 kr	−7,5%
	Q3	30 657 kr	−8,1%
	Q5	49 331 kr	−8,3%
	Q7	69 250 kr	−8,4%
	RS-modeller	121 000 kr	−11,5%
	S-modeller	74 420 kr	−8,0%
	TT	54 675 kr	−10,9%
BMW	1-serien	33 004 kr	−7,8%
	2-serien	26 500 kr	−6,7%
	3-serien	42 827 kr	−7,8%
	4-serien	45 742 kr	−8,2%
	5-serien	53 756 kr	−8,6%
	6-serien	48 050 kr	−4,9%
	7-serien	94 000 kr	−8,4%
	8-serien	148 700 kr	−10,3%
	i-serien	145 717 kr	−11,3%
	M-modeller	78 828 kr	−8,2%

	X-serien	52 822 kr	−7,2%
	Z-serien	35 505 kr	−5,7%
Chevrolet	Corvette	154 000 kr	−11,4%
	Silverado	60 833 kr	−8,4%
Citroën	Berlingo	21 597 kr	−9,2%
	C3	11 300 kr	−6,8%
	C4	15 667 kr	−6,2%
	C5	29 464 kr	−8,2%
	Jumpy	25 723 kr	−7,8%
Dacia	Duster	10 000 kr	−5,4%
	Sandero	7 275 kr	−6,5%
Dodge	Challenger	20 000 kr	−3,3%
	Durango	52 100 kr	−5,4%
	Ram	47 469 kr	−5,9%
Fiat	500	14 961 kr	−9,7%
	500X	18 384 kr	−8,5%
	Abarth	14 019 kr	−5,6%
	Doblo	17 007 kr	−8,7%
	Ducato	45 713 kr	−11,4%
	Panda	16 133 kr	−10,7%
	Talento	19 696 kr	−6,4%
	Tipo	15 913 kr	−8,9%
Ford	Connect	24 616 kr	−9,4%
	Custom	15 390 kr	−4,8%
	Ecosport	9 450 kr	−4,3%
	Edge	46 010 kr	−8,7%
	Fiesta	17 213 kr	−8,2%

	Focus	25 595 kr	−9,5%
	Kuga	19 024 kr	−6,3%
	Mondeo	33 342 kr	−8,1%
	Mustang	37 977 kr	−6,6%
	Ranger	27 976 kr	−6,3%
	S-Max	36 800 kr	−8,1%
	Tourneo	52 532 kr	−10,2%
	Transit	29 281 kr	−9,6%
GMC	Sierra	62 500 kr	−7,3%
Honda	Civic	20 229 kr	−7,1%
	CR-V	23 062 kr	−6,2%
	HR-V	14 350 kr	−5,4%
	Jazz	11 340 kr	−6,0%
Hyundai	i10	7 245 kr	−6,5%
	i20	14 900 kr	−8,8%
	i30	16 561 kr	−6,3%
	Ioniq	25 440 kr	−7,3%
	Santa Fe	15 675 kr	−3,4%
	Tucson	16 267 kr	−5,2%
Iveco	Daily	120 622 kr	−19,3%
Jaguar	F-Type	156 000 kr	−12,0%
	XE	54 050 kr	−12,1%
	XF	45 670 kr	−8,8%
Jeep	Cherokee	47 900 kr	−9,9%
	Compass	20 550 kr	−6,3%
	Grand Cherokee	56 462 kr	−7,1%
	Renegade	22 061 kr	−9,3%

	Wrangler	34 967 kr	−6,8%
Kia	Ceed	19 868 kr	−7,4%
	Niro	20 800 kr	−6,9%
	Optima	26 100 kr	−7,2%
	Picanto	10 000 kr	−7,2%
	Sorento	38 254 kr	−8,5%
	Sportage	16 569 kr	−5,3%
	Stinger	45 200 kr	−8,6%
	Stonic	9 233 kr	−4,5%
Land Rover	Discovery	64 475 kr	−8,5%
	Range Rover Sport	90 575 kr	−7,8%
	Range Rover Velar	100 000 kr	−9,1%
Maserati	Levante	69 000 kr	−5,0%
Mazda	3	16 408 kr	−6,0%
	6	21 675 kr	−6,7%
	CX-5	20 000 kr	−5,6%
	MX-5	30 033 kr	−9,9%
Mercedes	A-klass	22 438 kr	−7,2%
	AMG-modeller	65 357 kr	−7,4%
	B-klass	31 292 kr	−8,7%
	C-klass	39 746 kr	−8,1%
	Citan	32 639 kr	−12,8%
	CLA	24 377 kr	−6,4%
	CLS	120 000 kr	−13,3%
	E-klass	59 390 kr	−9,2%
	GL	95 425 kr	−10,7%
	GLA	24 183 kr	−6,4%

	GLC	56 733 kr	−8,8%
	S-klass	212 950 kr	−15,5%
	Sprinter	47 652 kr	−10,6%
	V-klass	41 066 kr	−9,3%
Mini	Clubman	30 692 kr	−8,2%
	Cooper	18 592 kr	−7,3%
	Cooper S	17 025 kr	−5,9%
	Countryman	27 482 kr	−6,6%
	JCW	15 000 kr	−3,9%
Mitsubishi	ASX	21 300 kr	−9,1%
	Eclipse	26 400 kr	−8,4%
	L200	40 563 kr	−9,2%
	Outlander	36 967 kr	−8,6%
Nissan	370Z	18 200 kr	−3,7%
	GT-R	66 000 kr	−6,5%
	Juke	28 050 kr	−15,6%
	King Cab/Navara	23 747 kr	−6,3%
	Leaf	20 812 kr	−5,0%
	Micra	20 000 kr	−12,5%
	NV300	57 344 kr	−16,3%
	NV400	15 292 kr	−3,6%
	Qashqai	21 618 kr	−8,2%
	X-Trail	26 685 kr	−7,8%
Opel	Adam	10 000 kr	−6,9%
	Astra	21 687 kr	−8,7%
	Combo	23 778 kr	−10,4%
	Corsa	12 242 kr	−7,5%

	Crossland	42 500 kr	−17,5%
	Crossland X	16 463 kr	−7,5%
	Grandland	10 820 kr	−3,9%
	Grandland X	18 490 kr	−6,3%
	Insignia	25 291 kr	−7,7%
	Vivaro	31 642 kr	−8,9%
Peugeot	108	10 000 kr	−7,1%
	208	8 440 kr	−5,9%
	308	12 883 kr	−6,3%
	508	23 873 kr	−6,2%
	2008	12 107 kr	−5,8%
	3008	15 429 kr	−4,5%
	5008	19 964 kr	−5,3%
	Boxer	22 125 kr	−6,7%
	Expert	28 523 kr	−8,2%
	Partner	32 010 kr	−13,5%
Porsche	911	65 867 kr	−4,4%
	Boxster	66 920 kr	−8,2%
	Cayenne	99 325 kr	−7,6%
	Cayman	65 367 kr	−7,1%
	Macan	67 700 kr	−9,0%
	Panamera	174 109 kr	−10,4%
Renault	Alaskan	28 691 kr	−7,6%
	Captur	12 144 kr	−5,9%
	Clio	12 225 kr	−7,3%
	Espace	35 000 kr	−8,8%
	Kadjar	20 571 kr	−7,8%

	Kangoo	28 947 kr	−12,1%
	Koleos	13 900 kr	−3,8%
	Master	35 900 kr	−8,5%
	Mégane	14 788 kr	−5,9%
	Scénic	22 300 kr	−7,9%
	Talisman	34 200 kr	−11,1%
	Trafic	31 342 kr	−9,0%
	Zoe	28 974 kr	−9,6%
Seat	Arona	12 573 kr	−6,2%
	Ateca	18 243 kr	−5,4%
	Ibiza	16 500 kr	−9,0%
	Leon	22 490 kr	−7,7%
Skoda	Fabia	16 227 kr	−9,6%
	Karoq	19 924 kr	−6,4%
	Kodiaq	25 091 kr	−6,3%
	Octavia	15 761 kr	−5,6%
	Rapid	10 000 kr	−6,3%
	Superb	19 574 kr	−5,0%
Subaru	Forester	25 000 kr	−8,3%
Suzuki	Ignis	10 875 kr	−6,4%
	S-Cross	13 781 kr	−5,9%
	Swift	13 920 kr	−7,8%
	Vitara	21 835 kr	−8,6%
Toyota	Aygo	9 750 kr	−7,3%
	C-HR	20 500 kr	−10,3%
	Camry	10 000 kr	−2,9%
	Corolla	13 857 kr	−4,9%

	Proace	42 100 kr	−12,2%
	Yaris	10 000 kr	−5,3%
Volkswagen	Amarok	42 521 kr	−8,2%
	Arteon	27 000 kr	−5,5%
	Caddy	19 626 kr	−6,2%
	e-Up	10 000 kr	−4,8%
	Golf	22 902 kr	−7,9%
	Passat	38 291 kr	−8,2%
	Polo	19 362 kr	−10,0%
	Sharan	22 350 kr	−5,2%
	T-Roc	29 050 kr	−11,0%
	Tiguan	32 300 kr	−8,2%
	Tiguan Allspace	55 471 kr	−13,0%
	Touareg	64 200 kr	−8,2%
	Touran	34 321 kr	−11,1%
	Transporter/Caravelle	101 557 kr	−13,7%
	Up	25 700 kr	−12,3%
Volvo	S60	38 794 kr	−8,2%
	S90	28 796 kr	−6,3%
	V40	22 100 kr	−6,7%
	V60	24 756 kr	−5,9%
	V90	26 997 kr	−5,9%
	XC40	24 700 kr	−5,6%
	XC60	38 334 kr	−7,1%
	XC90	49 127 kr	−6,6%

Nu skärps bonus/malus – så hög blir straffskatten

RECHARGE

4. Efter kritiken: Nu får Jaguar I-Pace längre räckvidd

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-05, 13:12

Det blev inget toppbetyg för Jaguars första elbil I-Pace när vi testade den. Även om många i testlaget blev förälskade av designen och körkänslan kritiserade vi också den långsamma laddningen och framför allt den korta räckvidden. Längre än 34 mil har vi inte lyckats komma med Jaguar I-Pace i vårt räckviddstest, trots att bilen ska ha en räckvidd på 47 mil enligt den nya WLTP-körcykeln. På vintern var siffran bara 30 mil.



Nu kommer en nyhet som I-Pace-ägarna nog kommer ta emot med öppna armar. Bilen ska få "upp till åtta procent längre räckvidd" med hjälp av en mjukvaruuppdatering, skriver Electrek.

Det handlar alltså inte om några mekaniska förändringar utan om ny mjukvara. Förändringarna gäller främst hur vridmomentet distribueras i fyrhjulsdriftssystemet och hur mycket kraft hjulen får vid körning i ecoläget.

Även kylsystemet har uppdaterats och därmed kan de aktiva "flärparna" i grillen hållas stängda längre vilket ger lägre luftmotstånd och längre räckvidd, och batteriet kan numera nå en lägre laddnivå än tidigare "utan att riskera körbarheten, hållbarheten eller prestandan", enligt Jaguar. Dessutom förbättras bromskraftåtervinningen.

Uppdateringen blir gratis för alla ägare och måste installeras på en verkstad, men med uppdateringen följer också ett system som innebär att kommande mjukvaruuppdateringar kommer kunna skickas ut till bilarna trådlöst över nätet, som hos Tesla.

Om vi applicerar den på våra egna siffror skulle räckvidden öka från 34 mil som bäst till knappt 37.

Räckviddstest: Så långt kommer Tesla, Audi och Jaguar på en laddning

Vårt räckviddstest avslöjar: Jaguar I-Pace misslyckas igen

5. Hyundais 5-års plan: investerar 500 miljarder kronor i elbilar och vätgasbilar

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-12-05, 13:32

I stort sett alla nya bilmodeller blir elektrifierade. Hyundai siktar på att sälja 670 000 elbilar årligen.



Hyundai Nexo är en alldeles utmärkt vätgasbil. Och fler kommer.

Hyundai Motor tar verkligen i från tårna när de nyligen presenterade sin nya femårsplan "Strategy 2025". Under perioden 2020–2025 ska Hyundai och koncernkollegan Kia investera enorma 500 miljarder kronor i elektrifieringen av kommande modeller.

Målet är att årligen sälja 670.000 elbilar, fördelat på 560.000 batterielbilar och 110.000 vätgasbilar. När man detta mål så finns Hyundai med i "topp-3" gänget som producerar flest elektrifierade bilar i världen.

Genesis är Hyundais lyxbilsmärke och där kan vi förvänta oss den första renodlade elbilen till 2021. Även hos prestandabilarna "N" ska det komma elbilar. Hyundais mål är att förbättra effektiviteten och lönsamheten med en ny elbilsplattform som rullar ut med sina första modeller under 2024.

Målet är också att öka sin globala marknadsandel från 4 till 5 procent, till 2025. Även vinstmarginalen ska upp, från dagens 2,5 procent till 8 procent. En stor del av investeringarna kommer från kostnadsbesparingar men planen innehåller inga uppgifter om övertalig personal.

Hyundai breddar också sin affärsplan till att omfatta betydligt fler produkter och tjänster än man har idag. I gruppen "Smart Mobility Device" ska det finnas allt från elsparkcyklar till eldriven flygtaxi. "Smart Mobility Service" innefattar bland annat bilpooler och autonoma taxibilar.

Provkörning: Hyundai Nexo – bränslecell är framtid, eller?

Vätgasbil eller batterielbil – vilken teknik är effektivast och miljömässigt bäst?

Hyundai: Vätgasbilar är nyckeln för att klara klimatmålen

Hyundai fortsätter med bränslecellsbilar – här är nya vätgassuven

auto motor & sport

6. Efter kritikstormen: BMW backar om Carplay-systemet

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-05, 11:16

Många bilägare stör sig på krångliga infotainmentsystem som är svåra att använda. Som ett svar på det har både Apple och Google lanserat egna lösningar för att visa några av mobilens appar i ett säkrare och mer bilvänligt format direkt i bilens infotainment-system.



Hos Apple kallas tekniken Carplay. BMW har haft Apple Carplay som tillval i flera år, men som enda biltillverkare har BMW också valt att ta betalt för Carplay löpande efter det första året, som en prenumerationstjänst.

Det här har fått många BMW-ägare att gå i taket och diskussionen på nätet har gått varm. BMW har fått hård kritik för att ta betalt för något som köparen redan betalat för – och där BMW heller inte behöver tillhandahålla särskilt mycket teknik löpande. Logiken bakom Carplay ligger främst i telefonen och inte i bilens infotainmentsystem.

Nu väljer dock BMW att backa från det kontroversiella beslutet. Carplay blir gratis att använda för alla som valt och betalat för tillvalet. Köpare som redan betalat för en prenumeration får fri tillgång till Carplay framöver, så länge de valt ett uppkopplat navigationssystem som tillval. Övriga får betala en fast engångskostnad för att få använda systemet framöver.

"BMW vill alltid tillfredsställa våra kunders behov och den här ändringen ska ge dem en bättre ägarupplevelse", säger en talesperson i ett uttalande.

Ändringen gäller alla BMW-kunder i USA och Storbritannien. Vi söker BMW i Sverige för att se hur läget är för svenska ägare.

[Förhandstitt på uppdaterade Apple Carplay – med flera nya funktioner]

7. Citroën C4 Cactus ersätts av volymbil med eldrift

Peter Klemensberger 3 december 2019

Knasig design kommer att bestå men efterträdaren till dagens Citroen C4 Cactus får el-drift. Bilen ska dela plattform med Peugeot 208/2008 och Opel Corsa.



Koncernens CMP-plattform med el- och förbränningsdrivlina.

Att Citroën C4 Cactus inte kommer i någon ny version har vi skrivit om förr men nu är det klar att dess ersättare ska komma i ett helt eldrivet utförande. Det är bekräftat av märkets vd Linda Jackson. Modellen kommer att bli märkets första volymbil med eldrift. I dag har man tre helt eldrivna modeller: strandbilen E-Mehari, E-Berlingo MultiSpace (förra generationen av mpv:n) och citybilen C-Zero, som i år firar tio år som konstruktion.

Den nya bilen kommer att bygga på koncernens plattform vid namn CMP – samma som i dag finns hos modellerna Peugeot 208/2008, Opel Corsa och DS 3 Crossback – men i förlängd form. Liksom dessa bilar ska Citroëns nya modell finnas med olika typer av drivlinor, såväl elektriska som av förbränningstyp. Med största sannolikhet kommer alltså den nya Citroën-modellen som elektrisk få samma teknik och liknande prestanda som tidigare nämna modeller i elutförande.

Elmotorn ger hos dessa 136 hästkrafter och ett maximalt vridmoment är 260 newtonmeter. Batteriets kapacitet är 50 kWh. Peugeot 2008 har en räckvidd på 31 mil, Peugeot 208 och Opel Corsa-e kontrar med 34 respektive 33 mil. Allt enligt WLTP-cykeln

Vad efterträdaren till Citroën C4 Cactus kommer att heta är inte bestämt, klart är dock att den inte kommer att vara ett steg tillbaka när det kommer till utmanande/knasig design. Oklart är dock när bilen ska visas upp men det mesta pekar på att det sker redan nästa år.

Peter Klemensberger



Peugeot 208 med eldrift.



I Teknikens Värld nummer 22/2015 klarade Citroën C4 Cactus 76 km/h.

8. Chevrolet Corvette Stingray C8 säljs med lockpris, prishöjning att vänta 2021

Publicerad 2019-12-02, 11:41

Baspriset 59.995 dollar är rena förlusten för GM. Mittmotorbilen var budgeterad att börja vid 79.995 dollar. Lockpriset innebär att vi kan vänta oss en prishöjning till årsmodell 2021.



GM har infört en "ständig Black Friday" för Chevrolet Corvette Stingray C8. Räkna med att priserna snart höjs.

Den åttonde generationen Chevrolet Corvette Stingray C8 har fått mycket uppmärksamhet sedan den lanserades i början av hösten. Inte minst för sitt låga pris, jämfört med andra jämförbara mittmotorvagnar.

Men enligt den amerikanska tidningen Motor Trend, som citerar en högt uppsatt källa inom General Motors, är baspriset 59.995 dollar en del av marknadsföringen. Varje Corvette som säljs under 80.000 dollar är en ren förlustaffär för GM, enligt källan.

Orsaken till det låga introduktionspriset sägs vara två: dels ville GM skapa mycket uppmärksamhet men sedan kände man också ett behov av att lägga Corvette C8 på en prismässig nivå som är nära föregångaren C7. Ett allt för högt pris skulle få många Corvette-ägare att tveka och kanske inte ta steget att köpa en ny bil.

I praktiken lär sannolikt förlusterna på den första årsmodellen av Chevrolet Corvette Stingray C8 bli begränsade. De som beställer en Corvette har nog svårt att inte klicka i några tillvalsrutor och då stiger priset snabbt. Flertalet av de pressbilar som motorjournalister testade för någon månad sedan hade ett pris på långt över 80.000 dollar.

Enligt den källa som Motor Trend citerar finns den mest lönsamma prisnivån mellan 80.000–100.000 dollar. Då säljs ett relativt stort antal bilar jämfört med när priset hamnar över det "magiska" strecket 100.000 dollar. Bedömningen är att GM snart justerar priset uppåt, förmodligen redan till årsmodell 2021 och sedan blir priset ännu högre till 2022. Första årsmdellen av Corvette C8, 2020, är redan slutsåld.

Av Pär Brandt



Alla bilar som rullar iväg med ett pris under 80.000 dollar är en förlustaffär för GM, enligt källan som Motor Trend pratat med.



[Film: Jay Leno provkör Chevrolet Corvette Stingray C8 Convertible]



[Motor Trend visar att Chevrolet Corvette Stingray C8 har 150 hk mer än uppgivet, 665 hk!]



[Nya Chevrolet Corvette Stingray – med mittmotor-V8 och 502 hk]



[Bygg din egen Chevrolet Corvette Stingray C8]

RECHARGE

9. Porsches hemliga test med fyra elmotorer: "Går som på räls"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-05, 12:09

Ny teknik ska ge betydligt bättre prestanda.



Porsche Taycan har två elmotorer,
men ingenjörerna testar nu en drivlina med ytterligare två motorer.

Porsche har kört igång en stor satsning på laddbilar. Porsche Taycan blir startskottet för märkets nya elbilar och både Cayenne, Panamera och Macan finns som laddhybrider.

Men snart kan Porsche växla upp satsningen med ny teknik som nu testas av ingenjörerna. Det handlar om en drivlina med fyra elmotorer – en för varje hjul – som ska dyka upp i en eldriven suv eller crossovermodell.

Porsche bjuder än så länge inte på så många tekniska detaljer om hur systemet fungerar eller hur starka elmotorerna blir. Det enda vi får veta officiellt är att det handlar om ett innovativt system för att styra och fördela vridmomentet mellan hjulen.

De flesta av dagens elbilar har en eller två elmotorer. Tesla jobbar dock på en drivlina med tre elmotorer i de snabbaste prestandamodellerna, och flera biltillverkare har också planer på fyra elmotorer där varje hjul alltså får en egen motor. På så sätt kan kraften portioneras ut mycket exakt och i realtid.

"Det är nästan som om du hade en separat gaspedal för varje hjul. Det går som på tågräls", säger Ulf Hintze på Porsche Engineering.

Ingenjörerna har utvecklat ett särskilt system som hela tiden håller koll på en mängd faktorer, som till exempel hur mycket föraren vrider på ratten, hur mycket föraren gasar och hur mycket bilen roterar kring sin egen axel. De här siffrorna jämförs sedan med hur bilen hade uppträtt under normala förhållanden.

Om det finns ett "glapp" mellan hur bilen uppträder och hur den ska uppträda normalt sett kan bilen antingen portionera ut mer eller mindre kraft till alla fyra hjulen individuellt. Det ska minska risken för över- eller understyrning, och systemet ska jobba "mycket snabbt och subtilt", lovar Porsche.



Tekniken skulle eventuellt kunna dyka upp i den eldrivna versionen av suven Macan.

Exakt när tekniken är klar för produktion avslöjar inte Porsche. En upphöjd crossoverversion av Taycan ska börja säljas 2020, men förmodligen får den samma drivlina som "vanliga" Taycan. Däremot ska Porsche visa upp en helt eldriven version av suven Macan under 2021, och där skulle tekniken eventuellt kunna begå premiär.



Första uppgifterna om Porsche Macan med eldrift: 700 hästar och 1.000 Nm



Tesla Model S får "Plaid Mode" med tre elmotorer för att slå Porsche

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Nya Nissan Qashqai blir hybrid och laddhybrid

5 december 2019

Nissans storsäljare Qashqai ska inom kort genomgå ett generationsskifte. Då kommer den inte att bli fullt elektrifierad, däremot delvis. En hybrid och en laddhybrid är tanken, sistnämnda med teknik från Mitsubishi.



I slutet av 2013 presenterades dagens Nissan Qashqai som snabbt blev en favorit runt om i världen. Under 2017 uppdaterades den populära suven som nu, två år senare, är inne på slutspurten innan den ska avsättas och efterträdas av en helt ny generation.

Redan nästa år ska nya Qashqai stå färdig och enligt Auto Express kan vi vänta oss en hel del nyheter. Nya generationen kommer eventuellt inte att erbjudas med dieselmotorer. I så fall blir det endast bensinmotorer, men i två utföranden rör det sig om bensinmotorer med elektrisk assistans.

Den ena sägs vara en hybrid som förlitar sig till Nissans teknik e-Power som redan finns i ett fåtal modeller i hemlandet Japan och som är tänkt att införas i Europa under 2022. e-Power-drivlinan består av en elmotor och ett batteri som driver hjulen, men även av en bensinmotor som laddar batteriet. Bensinmotorn driver inte hjulen direkt, utan via elmotorn.

Den andra sägs vara en laddhybrid som förlitar sig på den drivlineteknik som finns i Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid. Mitsubishi blev en del av den tidigare Renault/Nissan-alliansen under 2016.

Någon renodlad elversion av nya Qashqai blir det sannolikt inte. I stället sparas tekniken till en annan, ny plattform som ska stå bas för suvar i segmenten B, C och D. Dessa kommer Renault och Mitsubishi att få tal del av då de utvecklas gemensamt.

Dagens Qashqai baseras på koncernens CMF-plattform (Common Module Family). Nya generationen får en uppdaterad variant nuvarande plattform.

Mattias Rabe

SVENSKA DAGBLADET

11. Komfortabel och nyladdad hybrid

Rolf Gildenlöw

Publicerad 2019-12-04 20:00

Volkswagens nya Passathybrid blir billigare medan nästan alla andra nya bilar drabbas av högre avgifter och skatter från och med årsskiftet. Främst för dig som kvitterar ut den som tjänstebil.



Extrautrustning ökar bilens vikt och sänker samtidigt räckvidden på el. Det gör också rullmotståndet hos de här 235 millimeter breda lågprofildäcken.

Lagom till årsskiftet, då skatter och förmånsvärden rakar i höjden för alla ”vanliga” bilar, är Volkswagen tillbaka med sin laddhybrid Passat GTE. Nu med mera kraft. Fast många som i höstas var snabba med att skriva under köpeavtalet fick bilen redan för en månad sedan, då den blev en raket i registreringsstatistiken. Men kanske lika många väntar med att hämta ut den till efter nyår, för att få ut mer pengar i statlig miljöbilsbonus.

För medan i stort sett alla nya bilar får en högre skatt när koldioxidutsläppen från och med 1 januari ska beräknas enligt den tuffare mätmetoden WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure), så har VW:s motortekniker lyckats med konststycket att sänka både förbrukning och utsläpp för Passat GTE. Och det samtidigt som den statliga gränsen för klimatbonus nu höjs från 60 till 70 gram per kilometer.

Nej, tänk inte tanken – är det någon biltillverkare här i världen som inte skulle våga fuska med sina utsläppsvärden så är det troligen Volkswagen. Men man har filat på tekniken i nästan ett år. Så länge har nämligen Passat GTE varit ”försvunnen” från marknaden.

Under tiden försågs den också med ett större batteri, med en kapacitet på 13 kWh i stället för som tidigare 9,9 kWh. För att få plats med det större batteriet har det nu fått byta plats med bensintanken, som flyttats längst bak.



Med vanlig hushållsström i sladden tar det över fem timmar att ladda fullt.

En gång i tiden stod bokstaven E i tyska bilars modellbeteckning för ”einspritzung”. Bensinmotorns förgasare var på väg att fasas ut och man ville skryta lite med att i den här bilen hade den minsann ersatts med högteknologisk bränsleinsprutning. Nu betyder samma bokstav att bilen drivs med el. I alla fall en liten bit.

Den lilla bensinmotorn med bränsleinsprutning och 156 hästkrafter är fortfarande med på färden och nu drar Passat GTE i hybridläge 0,14 liter bensin per mil. Det är mindre än tidigare och avgörande för utsläppen. Däremot drar den lite mer ström än föregångaren, trots att elmotorn precis som tidigare ger 115 hästkrafter.

Att ladda ett tomt batteri via ett vägguttag med 230 volt tar fem och en halv timme. Med 360 volt tar det tre och en halv timme.

Med full tank skulle du med hybriddrift kunna köra långt över 100 mil medan du med fulladdat batteri, enligt tillverkaren, kommer 5,5 mil på enbart el.

Men det är under förutsättning att det är högsommarvärme och att man inte har försett bilen med tung extrautrustning, som dragkrok och taklucka i glas, och heller inte satsat på breda däck med högt rullmotstånd.

När jag körde bilen i höstrusk och endast ett par plusgrader kom jag bara 3,8 mil på el. Som bäst. Men så var bilen också försedd med nästan all tänkbar utrustning och tjusiga 18-tumshjul.

Grundpriset är 458 500 kronor, vilket är drygt 110 000 kronor mer än för dieseldrivna Passat TDI. Då är den standardutrustad med DSG-växellåda, dock bara med sex steg och inte sju, som både bensin- och dieselalternativen har. Däremot är fordonsskatten blygsamma 360 kronor mot dieselbilens dryga 8 000 kronor.



Kyla, dåligt väder och tung extrautrustning ökar elförbrukningen rejält.
33,2 kilowattimmar per 100 kilometer är nästan precis dubbelt upp mot fabrikens siffror.



Batteriet är placerat under golvet, framför bakaxeln, och stjäl en del av bagageutrymmet.

Är det arbetsgivaren som håller med bilen ger VW Passat GTE, enligt tjänstebilsexperten Anders Ödal på Ynnor AB, ett förmånsvärde på 700 i månaden nästa år, vilket kan jämföras med drygt 4 000 kronor för Passat TDI. Får du sedan ladda batteriet gratis på jobbet så är det (h)julafton nästan varje dag.

I standardutrustningen ingår, förutom digital uppkoppling, bland annat ledstrålkastare, fotgängarigenkänning, körfälts- och kökörningsassistent och Emergency Assist. Det sistnämnda är ett system som känner av om föraren inte längre styr bilen. Efter en varningssignal och en sekundsnabb ”tvärnit” – för att väcka dig om du somnat – saktar bilen automatiskt ner farten, kör in till vägkanten och stannar.

Däremot tycker jag inte Volkswagens självkörande system Travel Assist, som ingår i IQ-Drive, är så mycket att skryta över. Det är en adaptiv farthållare som anpassar sig efter körfältsmarkeringar, fartgränser och även har en viss koll på annalkande kurvor, rondeller och korsningar. Audi och flera andra tillverkare har liknande system men de jobbar inte lika finstämt som exempelvis Volvos Pilot Assist. Vår testbil vandrar lite vilset fram och tillbaka mellan de vita strecken.

Du kan välja mellan tre olika körlägen: E-Mode (enbart el), Hybrid (el och bensin) och GTE, (full effekt från båda motorerna).

Topphastighet anges till 222 kilometer i timmen, såvida du inte kör i E-Mode. Då går det inte att få hastighetsmätarnålen att passera 140. Fast någon egentlig nål finns förstås inte på VW:s mätartavlor av i dag – allt framställs digitalt.

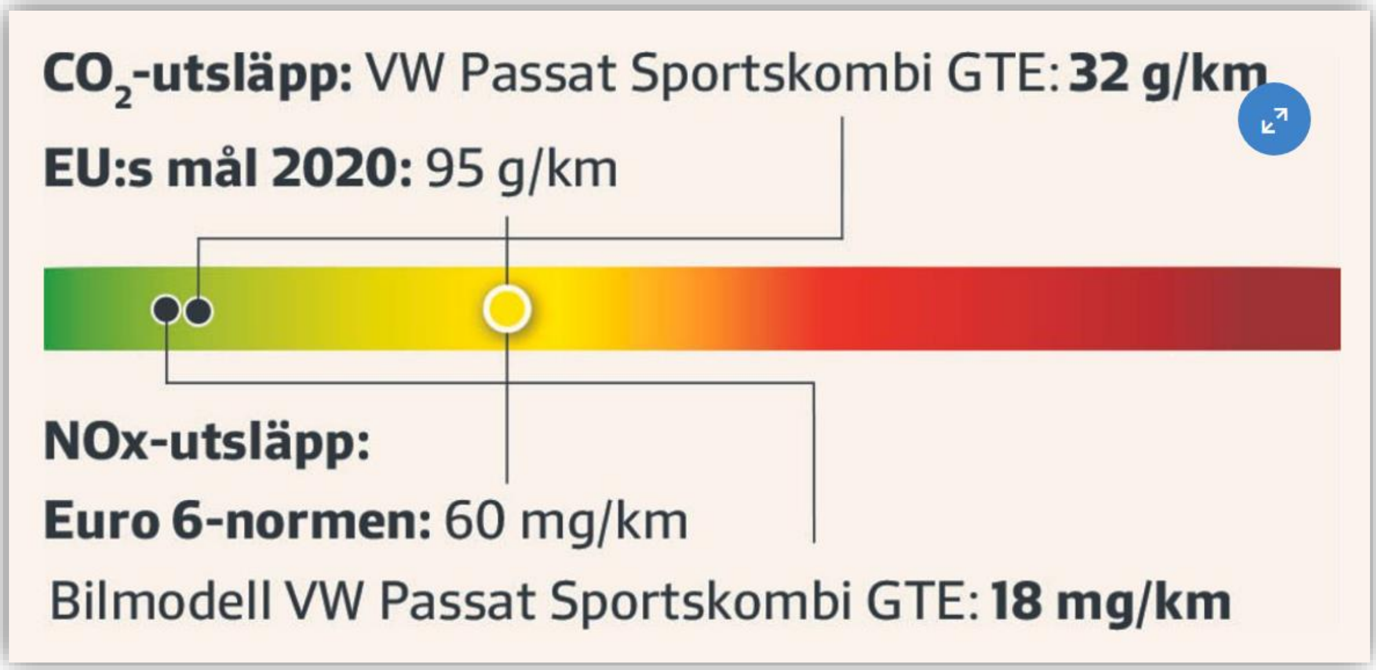
Att köra Passathybrid är som att köra vilken bil som helst, fast tystare. Och eftersom elmotorn ger maximalt vridmoment redan från första sekund känns GTE:n uppfriskande alert. Sedan går det där med tystnaden att fixa, för den som får abstinensbesvär av brist på motorbuller, med ett tryck på knappen ”outside sound generator”. I E-Mode låter då vår Passat utvändigt som en bil med vanlig motor. Nästan. Fast den grejen är främst till för att varna exempelvis fotgängare – och pickande duvor – inte för att väsnas.

Och så var det då det här med själva köpet av en Passat GTE. Före eller efter årsskiftet?

Det behöver du inte grubbla på. Beställer du bilen i dag får du den tidigast i april.

Specifikationer | VW Passat Sportscombi GTE

Grundpris: 458 500 kr (minus miljöbilsbonus)
Skatt: 360 kronor
Förbrukning: 1,4 liter bensin/100 km; 16,7 kWh el/100 km (WLTP)
Räckvidd: 55 km (WLTP)
Koldioxidutsläpp: 32 g/km (WLTP)
Kväveoxidutsläpp: 18 mg/km
Motor: El 85 kW och 1,4-liters bensin
Kraftöverföring: 6-stegad DSG, framhjulsdriven
Max systemeffekt: 218 hästkrafter
Max vridmoment: 260 Nm vid 1 550–3 500 varv/min
Tjänstevikt: 1 760 kg.
Längd/bredd/höjd (meter): 4,77/1,83/1,47
Bagageutrymme: 483–1 613 liter
Acc. 0–100 km/h: 7,6 sek.
Toppfart: 222 km/h



Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Bensinmotorn ger 156 hästkrafter och elmotorn 115 hästar. Systemeffekten är 218 hästkrafter. Dubbelkopplingsväxellådan har sex steg. Tre driftlägen; sport, ren eldrift och hybrid. Teknikerna har filat på hela systemet och gjort det mer effektivt.

Ekonomi/miljö

Betyg: 5 av 6

Dyr i inköp men miljöbonus, låg skatt och starkt andrahandsvärde väger upp. Nollutsläpp bara när man kör i E-mode, alltså ren eldrift, men även i hybridläget är förbrukning och utsläpp låga. Men räckvidden på el är så här års starkt reducerad.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

GTE är byggd på VW:s beprövade MQB-plattform. Bra prestanda och batteriets låga placering nästan mitt i bilen ger väl avvägda köregenskaperna. Tyst och komfortabel.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Vanliga Passat fick toppbetyg i Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest och det bör väl gälla även GTE. Alla viktiga säkerhetssystem, som exempelvis autobroms, nödbroms, körfältsassistent och dödavinkelvarnare, är standard.

Helhet

Betyg: 5 av 6

En av Sveriges mest eftertraktade tjänstebilar. Säker, rymlig och komfortabel. Miljöbilsbonus, låg skatt och starkt andrahandsvärde gör Passat GTE till en riktigt bra affär, både för plånboken och miljön.

Två rivaler



Volvo V60 T6 Twin Engine

494 900 kronor. 340 hk. 45 gr/km. Max 55 kilometer på enbart el enligt WLTP-körcykeln.



Kia Optima 2,0 GDi PHEV

415 700 kronor. 205 hk. 34 gr/km. Max 53 kilometer på enbart el enligt WLTP-körcykeln.

12. Prov: Alpine A110S – allvarlig körglädje

Av Jörn Thomas, Publicerad 2019-12-04, 18:12

Frankrikes mittmotor-charmknutte nummer ett börjar bli vuxen. S-versionen av Alpine A110 är starkare och mer fokuserad, men är den verkligen bättre?



A110 S har en ytterst finkänslig styrning, men högre effekt och ett betydligt högre gränsområde än A110. Trots allt kan man fortfarande njuta av modellens lekfullhet!

VAD ÄR NYTT?

Man skulle kunna tro att Alpine försöker att återuppfinna sin mittmotorbil med S-modellen, men så är inte fallet. Inte heller är den ett svar på kritiken som bilen har fått. Enligt Alpines chefsutvecklare Jean-Pascal Dauce finns det nämligen knappt några kritikpunkter att bry sig om.

A110 S är helt enkelt ett komplement till den befintliga modellen och skulle egentligen ha släppts mycket tidigare, om det inte hade varit för den senaste tidens vansinne angående de skärpta utsläppskraven.

På utsidan syns det knappt att det rör sig om en vassare version av mittmotorbilen. Inte alls faktiskt. Inga större gap, inga abstrakta (och för det mesta meningslösa) karossbreddningar, ingen svulstig diffusor och inga vulgära vingar så långt ögat når. Inte ens några dekaler som antyder att det här är minsann S-versionen. Inget. Istället har man lagt krutet på att utveckla en version som är mer fokuserad på varvtider än lekfulla stunder bakom ratten, även om körglädjen fortsätter att ingå i bilens spektrum.

Bilens grundidé är dock fortfarande densamma: ett styvt chassi, mittmotor och effekt/viktförhållandet i perfekt balans.



Inga rutmönstrade läderorgier eller trikolorkaskader här inte,
istället får man en högkvalitativ Dinamicadraperad interiör.



Sportstolar med brutalt sidostöd men fortfarande utan möjlighet att justera ryggstödet.

Nykomlingen använder sig fortfarande av samma kraftkälla, nämligen den från Megane RS bekanta 1,8 liter stora fyrcylindriga turbomotorn. I S-modellen lämnar det kompakta kraftpaketet numera 292 hk (+40 hk) men med ett bibehållet vridmoment på 320 Nm som dock är tillgängligt över ett bredare register. Dessutom varvar nykomlingen lite mer än standardmodellen, 400 r/min för att vara exakt.



Det bästa av allt? Ingen vinge!

Effektökningen har uppnåtts genom att öka turbospisens laddtryck med 0,4 bar. Mest tydlig blir extrakrämen dock först när man håller varvräknar-nålen ovanför 5 000-strecket, men visst har siffrorna kunnat poleras en aning: 0–100 km/h går på 4,4 sekunder nu och bilens framfart avtar först vid 260 km/h. För att få kraften i backen och fason på bilens kanske alltför lekfulla uppträdande har man modifierat chassit en hel del.

Fjädrarna i S-modellen är numera 50 procent styvare samtidigt som man även har modifierat dämparna. Adaptivt trams hittar man dock inte här nu heller. Däremot snusar bilen fyra millimeter närmare asfalten än tidigare. Även krängningshämmarna har fått åka på träningsläger och är nu dubbelt så styva som i standardbilen.

Tillsammans med bredare däck av typen Michelin Pilot Sport 4 (215/40 R18 fram, 245/40 R18 bak) som är standard i S-modellen (tillval i vanliga A110) erbjuder A110 S betydligt mer grepp än tidigare. För att få stopp på den nyfunna framfarten är även grundmodellens tillvalsbromsar från italienska Brembo standardmonterade.

Dessutom är en sportmodell från Alpine ingen riktig sportmodell om man inte sänker vikten ytterligare. Smidda 18-tumsfälgar kombinerade med ett kolfibertak fixar biffen och skalar av sju kilo. Alpine A110 S väger därmed inte mer än 1 114 kg. Problemet är bara att S-modellen fortfarande inte är lättast i gänget. Den äran tillfaller instegsmodellen A110 Pure, förutsatt att man har kryssat för dessa tillval i listan.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Alpine A110 är först och främst en körglädjespruta av rang. Varvtider och fokuserad bankörning fick stå i skuggan för ett förtrollande chassi och adrenalinkickar utan slut. S-modellen ska ändra på det och erbjuda kunderna en mer fokuserad bil med betydligt bättre och mer effektiva bankörningskvaliteter. Viktfördelningen är precis som förr 44/56 och axelavståndet är fortfarande lika kort som innan.

S-modellens grepp lirar dock i en helt annan liga. Michelindäcken greppar stadigt och länge, men även när man överdriver ordentligt och greppet är ett minne blott, förblir Alpinen smidig och knappast argsint.

Nykomlingen känns allvarligare, kanske till och med en aning mer vuxen än den mer än lekfulla standardbilen. Här kan du bromsa senare och förlita dig på en ännu mer direkt styrning. Understyrning? Icke, det har ju knappast varit ett problem i grundmodellen heller.



S:en tar dock även snävare kurvor med betydligt högre fart, dess däck greppar längre och bilen uppträder över lag märkbart neutralare än innan. Här kan man gasa tidigare och samtidigt hårdare. Styrelektroniken hjälper att hålla bilen i styr och ger konstant mesta möjliga effekt för att A110 S inte ska lämna ideallinjen.

Vill man ändra denna, kan man fortfarande göra det med hjälp av den finkänsliga styrningen eller enbart med gaspedalen. Tack vare lägre laddtryck än i Megane RS är motorns gasrespons och linjära kraftutveckling i A110 S mycket bättre än hos andra applikationer.

Visserligen låter motorn fortfarande lite som en pizzabotten, tunn och spröd men det minskar inte njutningsfaktorn ett endaste dugg. Även i låga hastigheter är detta en körupplevelse.

De olika körinställningarna bidrar såklart till ett bredare spektrum och gör vardagskörningen en hel del lättare, bortsett från bilens totalt frånvarande praktikalitet när man tänker på dessa skottgluggar till stuvutrymmen. Standardinställningen låter dig cruisa avslappnat längs promenadstråken och sväljer även riktigt dåliga vägar utan större gnäll.



Kliar det i högerfoten kan man med fördel välja Sportläget som minskar styrservons effekt och vässar gasresponsen och dubbelkopplingslådan. I närheten av Nürburgring? Bara att hålla knappen intryckt och simsalabim, där har vi Track mode. Här visar bilen verkligen vad den går för och det är egentligen bara att ge järnet och hålla i sig för glatta livet.

NÖRDFAKTA.

S-modellen var med i planeringen från allra första början och ska erbjuda kunderna en ännu mer intensiv upplevelse. Men hos Alpine har man knappast några större förväntningar på modellens försäljningsstatistik. Man beräknar att den vanliga A110 kommer att sälja tre gånger bättre än A110 S.

BORDE JAG KÖPA EN?

Både ja och nej. I slutänden handlar det om kundens personliga preferenser. Du är sugen på trackdays samtidigt som du behöver en stilig liten coupé att förgylla livet med? För all del, välj A110 S.

Vi andra som inte bryr oss särskilt mycket om hårdfakta, effektsiffror och varvtider kan med gott samvete välja grundmodellen. I vilket fall som helst får man otroligt mycket bil (bortsett från de ovan nämnda stuvutrymmena) och körglädje för pengarna!

ALPINE A110 S

TEKNISKA DATA

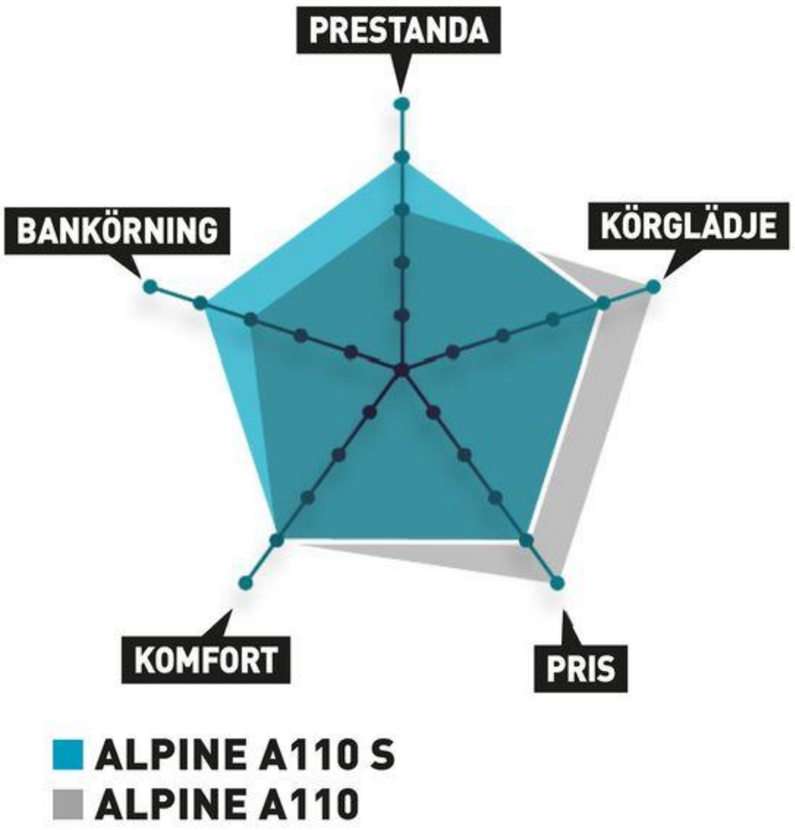
MOTOR: R4, turbo, bensin, 1 798 cm³, 292 hk vid 6 400 r/min, 320 Nm vid 2 000 r/min. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 180/1 798/ 1 248 mm. Axelavstånd 2 420 mm. Tjänstevikt 1 114 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,4 sek. Toppfart 260 km/h. Förbrukning 6,5 l/100 km.

PRIS: 705 100:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Grym drivlina, massor med körglädje, fokuserad och neutral.

SÄMST: Inga som helst förvaringsmöjligheter.

★★★★

13. Aston Martin kan få nya ägare – F1-teamägaren Lawrence Stroll pekas ut

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-12-06, 10:38

Miljardären och F1-teamägaren Lawrence Stroll sägs har siktet inställt på att ta över Aston Martin. Aktiekursen är gynnsamt låg för ett uppköp och framtiden ljus tack vare nya suvmodellen DBX.



Lawrence Stroll kan bevisligen utveckla varumärken och kanske är det sådan kompetens Aston Martin behöver?

Varken Aston Martin eller Lawrence Stroll har velat kommentera ryktena om ett eventuellt uppköp av en aktiemajoritet i företaget. Men enligt sajten RaceFans.net och brittiska Autocar finns det substans bakom ryktena.

Lawrence Stroll är teamägare till Racing Point i Formel 1 (tidigare Force India) och har gjort sig en förmögenhet på att driva varumärken som Ralph Lauren, Tommy Hilfiger, Pierre Cardin, med flera. Lawrence Stroll är också känd för att ha världens sannolikt största och mest värdefulla samling av klassiska Ferrari-modeller.

Anledningen till att Lawrence Stroll är intresserad av Aston Martin sägs vara att framtiden nu ser betydligt ljusare ut när den brittiska sportbilstillverkaren hakat på suv-trenden med nya DBX. Fjolårets ekonomiska resultat var inte så bra för Aston Martin och osäkerheten kring utträdet ur EU har påverkat brittisk bilindustri negativt. Från att tidigare haft ett aktiepris kring 17 pund har Aston Martin dalat till en nivå på 4-5 pund.

Huvudägare i Aston Martin är Kuwait-baserade Adeem/Primewagon Group, följt av europeiska investmentföretag. Daimler AG (Mercedes) har en mindre aktiepost på 4 procent. Mercedes levererar även motorer till Lawrence Strolls F1-team.

Om Lawrence Stroll tar kontrollen över Aston Martin är det inte en allt för djärv gissning att F1-teamet Racing Point byter namn till Aston Martin.



Aston Martin har som mål att öka sin försäljning kraftigt med draghjälp av nya suvmodellen DBX.



Officiell: Aston Martin DBX är märkets nya suv – kostar från 2,2 miljoner



Force India överger Ferrari för Mercedes - McLaren



Aston Martin kryper runt Brexit – storsatsar i Japan



Brexit hotar brittisk bilindustri – osäkerhet minskar produktion och anställda

Feber

14. Ford gör bildelar av skal från kaffebönor

Av Wille Wilhelmsson 2019-12-05 kl 10:20

Kaffespill från McDonalds ska susa fram på våra vägar i framtiden



Återvinning och miljömedvetenhet ser ut att bli några av ledorden när vi snart går in i 2020-talet och det är något som även biltillverkaren Ford har tagit fasta på. Ford har nu börjat experimentera med att tillverka bildelar av restprodukter från kaffet som serveras på McDonalds restauranger i USA.

Ford planerar att använda det torkade skalet på kaffebönorna som McDonalds använder och göra om dessa till bioplast till olika bildelar. Ford skriver själva om processen där kaffeböns-skal blir bildelar:

"Tillsammans kan Ford och McDonald erbjuda ett innovativt nytt hem till en betydande del av det materialet. Företagen konstaterade att agnarna kan omvandlas till ett hållbart material för att förstärka vissa fordonsdelar. Genom att värma agnarna till höga temperaturer under lågt syre, blanda det med plast och andra tillsatser och förvandla det till pellets, kan materialet formas till olika former.

Agnar Composite uppfyller kvalitetsspecifikationerna för delar som strålkastare hus och andra interiör och under huven komponenter. De resulterande komponenterna kommer att vara cirka 20 procent lättare och kräver upp till 25 procent mindre energi under gjutning processen. Värme egenskaperna hos agaff-komponenten är betydligt bättre än det material som för närvarande används. "

Ford har som målsättning att enbart använda återvunnen och förnybar plast i sina fordon. Exakt hur långt man har kommit med det är dock oklart.

Feber

15. Coca-Cola testar självkörande lastbilar

Av Wille Wilhelmsson 2019-12-05 kl 12:20

Svenska Einrides lastbilar ska rulla runt på Coca-Colas lager i Jordbro



Coca-Cola har tillsammans med Axfood inlett ett samarbete med det svenska företaget Einride vilket innebär att Einrides självkörande lastbilar ska testas på Coca-Colas och Axfoods logistikcenter i Jordbro utanför Stockholm.

Sofie Eliasson Morsink, VD Coca-Cola European Partners Sweden, säger i en kommentar till försöket med självkörande lastbilar:

"Vårt partnerskap med Einride är början på en omställning till ett mer hållbart och effektivt transportsystem som gör att vi kan minska våra utsläpp. Som ett av Sveriges ledande FMCG-företag ("Fast-Moving Consumer Goods") arbetar vi kontinuerligt med att hitta innovativa lösningar som rustar oss för framtiden. Det känns spännande att nu inleda partnerskap med innovation- och teknikbolag och kunder, för att tillsammans skapa synergier som tar oss framåt."

Någon gång i början av nästa år är det tänkt att Einrides lastbilar ska rulla runt på Coca-Colas anläggning i Jordbro. Einride har tidigare testat sin självkörande lastbil **T-Pod med logistikföretaget Schenker här i Sverige**.

mynewsdesk.com +

Svenska Einride visar självkörande lastbil
Prototyp utan förarhytt

Nu rullar Einrides självkörande lastbilar i Jönköping
Testas nu på allmänna vägar

Einride som kör själv utan förare får nu köra på allmän väg
Transportstyrelsen har gett tillstånd

16. "Greta är både galen och farlig"

Redaktören bytbil 2019-12-05

TV-profilen Jeremy Clarksons nya attack i natt



TV-profilen Jeremy Clarkson går till verbal attack mot Greta Thunberg för tredje gången.

I en tv-intervju natt uppmanade han den svenska 16-åringen att ”hålla käften och börja gå i skolan igen”. – Hon är både galen och farlig. Hon ger små barn sömnlösa nätter med sin idioti, säger Jeremy Clarkson enligt brittiska tidningen Daily Mail.

Det var i en intervju med en australisk tv-kanal som den 59-årige motorprofilen Jeremy Clarkson inte kunde hålla tillbaka sitt förakt för svenska klimataktivisten Greta Thunberg.

– Hon är både galen och farlig och med sin idioti får hon barn att ligga sömnlösa på nätterna.

– Jag tycker att hon bör gå tillbaka till skolan igen, sa han.

Det här är tredje gången i höst som Jeremy Clarkson offentligt ”läxar upp” 16-åringen.

För bara drygt en vecka sedan hävdade han i en intervju i tidningen The Sun att Greta är den största orsaken till att ungdomar hatar bilar.

– Greta är en idiot som går runt och säger att vi alla ska dö. Men det löser ingenting, lilla vän, sa han.

– Och ingen jag känner som är under 25 år är det minsta intresserad av bilar. Greta Thunberg har dödat bilar som underhållning. Barn lär sig i skolan – innan de ens kan säga ”mamma och pappa” – att bilar är djävulens påfund, och det sitter djupt i deras hjärnor.

Men trots sitt förakt för Greta erkänner Jeremy Clarkson att han själv sett effekten av klimat-förändringarna.

– Ja, jag har sett att klimatet förändras. Bara en idiot kan låta bli att ändra sin åsikt när man möts av så tydliga bevis, säger Jeremy Clarkson. Frågan är: vad ska man göra åt problemet?

Och här menar Clarkson att Greta Thunberg inte bidrar med några lösningar. Tidigt i höstas gick han till sin första attack med orden i en tidningskrönika:

– Hur har du mage att stå där och läxa upp oss, din bortskämda spoling. Det är vetenskap som kommer lösa klimatproblemet – inte en bister uppsyn och små utbrott var femte minut. Så var en snäll flicka – håll tyst och låt experterna jobba med frågorna.

Relaterade artiklar



"Greta har fått ungdomar att hata bilar"
TV-profilens nya attack på svenska klimataktivisten



Jeremy Clarkson: "Greta är en bortskämd spoling"
Tv-profilens tuffa angrepp i en krönika
30 sep. 2019



Jeremy Clarkson: "Designad av 10-åringar"
TV-stjärnan korar sin egen favorit: "Som champagne"
15 okt. 2018



Trots Gretas tal - Trump gör bilarna smutsigare
Presidenten: Många fler bilar kommer produceras
19 sep. 2019

17. Filmtrailer: Se James Bond i ”No Time To Die” med nya och gamla bilar

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-12-04, 20:24

I nya actionrullen "No Time To Die" finns det många läckra bilar, både gamla och nya. Som klassiska Aston Martin DB5, nu med Gatling-kulsprutor.



Ingen Bond-film utan Aston Martin.

Se den nya trailern*: *https://youtu.be/Og2vYP7VzUs

I april nästa år är det dags för en ny James Bond film, "No Time To Die", den 25:e i ordningen. Agent 007, återigen spelad av Daniel Craig, ska njuta livet som pensionär och mata duvorna i Jamaica men givetvis händer något dramatiskt som stör sinnesfriden.

Aston Martin har alltid haft en central roll i Bond-filmerna och så är det även denna gång. Vad vi däremot inte får se i den här färska trailern är nya Valkyrie, som enligt uppgift ska få en roll i filmen och ska lufta sin häftiga V12-motor i "No Time To Die".

Däremot får vi se glimtar av Aston Martin V8 Vantage samt DBS Superleggera. Men höjdpunkten finns i slutet av trailern där klassiska Bond-bilen Aston Martin DB5 återkommer. Den här gången med dödligt effektiva Gatling-kulsprutor dolda bakom strålkastarna.

Klassiker

18. Skrytbilen som finbil

Publicerad 2019-12-03, 7:00

Renault 4, den enkla billiga bilen fick en skönhetsbehandling, och det började hos tidningen Elle.



Den nya lilla Renaulten sålde bra, men för att vidga kundkresten fann sig Renault i ett samarbete med modetidningen Elle.

Där kom en kampanj till, Elle prend le volant, hon tar ratten på svenska. Och under perioden 8:e mars till 15:e juli 1963 bjöds hela 4200 kvinnliga läsare in att få köra en specialvariant av fyran, som kallades Parisienne.

De var baserade på R4 Super så man fick lite mer utrustning att börja med. Samt lite mer motor, 845cc motorn på 34 hästar. Mest iögonfallande var dock rottingdekoren på sidorna. Den här typen av dekor fanns på äldre finare vagnar och kallas canné. Som alternativ fanns också ett skotskrutigt mönster. Alla Parisienne var lackade svarta.

Detta fick ett bra genomslag, såpass mycket att i december 1963 satte man Parisienne i produktion för allmänheten. Den följde mönstret efter de bilar man gjorde åt Elle, fast nu fick den ett litet Parisienneemblem också, samt andra navkapslar. Den kostade 6610 franc vilket var circa 300 mer än basen, Renault 4L Super.

Renault 4L ändrades inte så mycket under åren och så inte heller Parisiennevarianten. 1965 kunde man dock få den i marinblått också, priset var nu sänkt till 6250 franc.

1966 års Parisienne gick från början bara få i marinblått, och emblemet flyttades till skärmen. I juli ändrade man dock en hel del i inredningen , sömmar och sätesklädsel fick nya färger, och en mörkbrun instrumentbräda.



La Parisienne, den feminina fyran

1967 tillkom två nya färger, grön och vinröd, och prislappen var nu justerad till 6580 franc.
För 1968 års modell ändrades en hel del mekaniskt på Renault 4, och den fick en större grill och andra detaljer. Parisiennen hängde med men nu fanns den bara att få i grönt. Dock fick den inte vara med så länge till, den 15:e maj 1968 gjorde man de sista Parisienne, istället satsade man på en helt ny specialmodell, den öppna Plein Air.



I vinrött, Bordeaux 721 hette färgen



939 Vert, färgen för 1967.



1982 kom en Parisienne 2, baserad på R5:an istället. 3000 gjordes av dessa.
Nu var det stripes och spoilers istället för cannédekor och skotsktrutigt.

Text Mårten Carlsson

19. Grattis Buick LeSabre!

Publicerad **13 december 2009**, **text Carl Legelius**

I dag den 13 december är det Luciadagen och då lussar Klassiker för LeSabre.

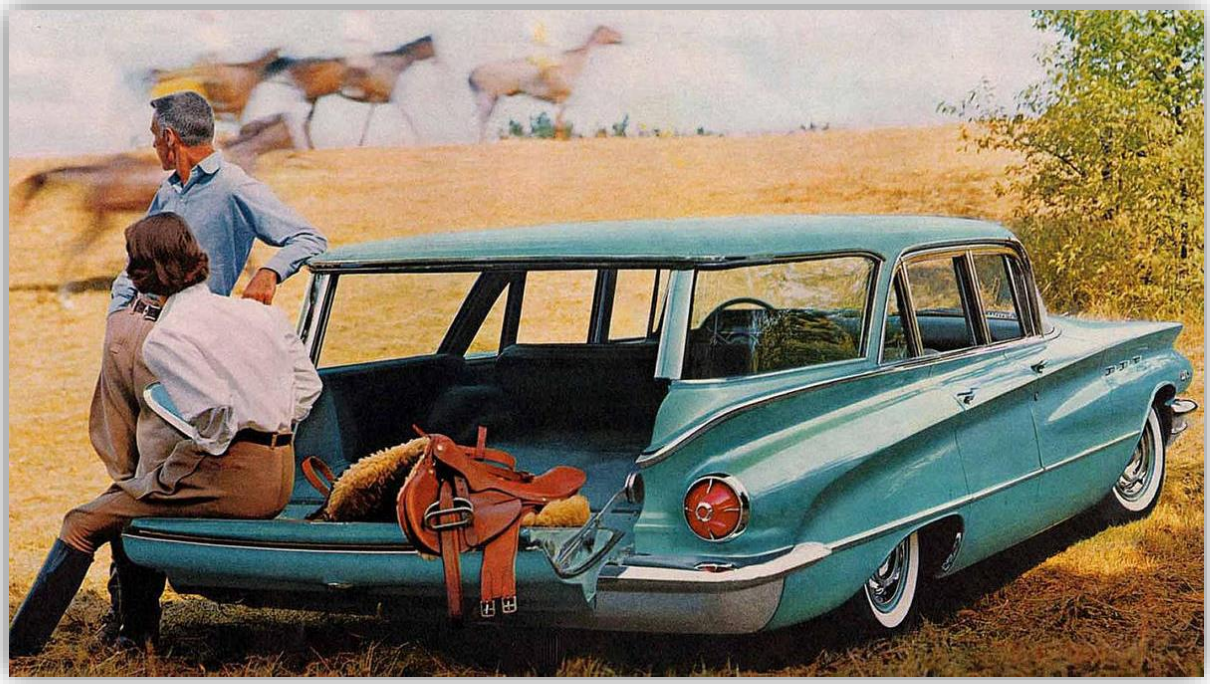


Sabre betyder i engelskan kroksabel men med modellnamnet LeSabre associerade Buick snarare till franskan där sabre har den allmänna betydelsen av sabel.

Buick LeSabre dök upp i katalogerna första gången 1959 då Buck gjorde rent hus med sina hävdvunna modellnamn Roadmaster, Super, Century och Special och ersatte dem med Electra 225, Electra, Invicta och LeSabre.

Av dessa namn levde LeSabre längst och fanns kvar ända till 2006.

Genom åren var Buick LeSabre en fullsize-bil av nummer två på rangskalan. Modellen var riktad till dem som ville ha stora utrymmen men inte betala premiumpris.



Le Sabre andra årgången 1960. Fenorna var som störst i slutet av fenepoken och inte ens stationsvagnarna kom undan.



Betydligt mer återhållsam, ja rent av smakfull är Buicks snygga 61:a, här som snikmodell om man nu kan säga det om Buick.



GM spenderade 1965 en ny baskaross på sina full-sizemodeller och Buick lyckades väl med att sätta sin prägel på den.



1969 har formgivningen blivit svulstigare och det gäller även instrumentpanelen. Förutom hastighetsmätare finns bara ett instrument, tankmätare. För allt annat gällde varningslampor, kallade idiot lights av Tom McCahill, den då tongivande biltestaren.



Bumper grille var högsta mode 1970 och bilarna fortsätter att växa i storlek.



Nu är det 1976 och större kommert det inte att bli.
LeSabre är nu 203 cm bred och 577 cm lång. Electra är ännu längre, 593 cm!



1977 är året för downsizing hos GM, de andra följer efter som vanligt.
Nu är LeSabre nere i en längd av 544 cm och hyllas för sin förnuftiga storlek.



LeSabre knallar på och säljer hyggligt till dem som inte kan tänka sig en compact och ännu mindre en importbil. Det är inte bara downsizing som är nytt i Detroit, modellförändringarna sker inte lika tätt som tidigare. Detta är en 82:a. 85 är sista året för den kaross som infördes 1977.



Nu är det 1986 och nya vindar blåser. LeSabre blir en förenklad version med kortade överhäng av den helt nya Electra som kom året innan. Le Sabre blir alltså framhjulsdriven och lämnar den fåra som kusinen Caprice traskar vidare i.



Historien upprepar sig. En ny Park Avenue visades som 1991 års modell och inför 1992 blev LeSabre på liknande sätt som förut en kompaktare och förmodligen bättre version av denna. Innerutrymmena var desamma liksom tekniken men LeSabre - på bilden en 96:a - var kompaktare med mindre överhäng fram och bak.



LeSabre i sitt hittills sista utförande. Återigen en kompaktare version av den samtida Park Avenue som den överlevde med några år för att försvinna 2006.

SLUT